

Лисенко О. М.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Козирева В. П., к.ю.н., доцент

ПРАВОВІ ОСНОВИ ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ

Під збитками розуміються витрати, зроблені управненою стороною, втрата або пошкодження її майна, а також не одержані нею доходи, які управнена сторона одержала б у разі належного виконання зобов'язання або додержання правил здійснення господарської діяльності другою стороною.

Збитки заподіяні майну особи, яка є власником цього майна, внаслідок будівництва, реконструкції аеродрому чи аеропорту, безпосередньо пов'язані з фактом будівництва чи реконструкції, підлягають відшкодуванню власнику у грошовій або майновій формі відповідно до законодавства [2].

Будівництво на приаеродромній території. (прилегла до аеродрому зона контролю і обліку об'єктів та перешкод) – обмежена встановленими розмірами місцевість навколо аеродрому, над якою здійснюється маневрування повітряних суден. Відомості про розміри території доводяться власником аеродрому (аеропорту) чи уповноваженою на те особою до відповідного органу місцевого самоврядування, якому належить земля, що повністю чи частково підпадає під дану територію. На приаеродромній території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) та іншу діяльність за погодженням з урядовим органом державного управління в галузі авіаційного транспорту та органом місцевого самоврядування. Підприємства, установи та організації, а також громадяни, які допустили порушення правил будівництва або вчинили іншу дію, зобов'язані на вимогу власника аеродрому (аеропорту) чи уповноваженої ним особи припинити будівництво або іншу діяльність та усунути в установленний строк за свій рахунок і своїми силами виявлені порушення.

До складу збитків, що підлягають відшкодуванню особою, яка допустила правопорушення, включаються:

- вартість втраченого, пошкодженого або знищеного майна, визначена відповідно до вимог законодавства;
- додаткові витрати (штрафні санкції, сплачені іншим суб'єктам, вартість додаткових робіт, додатково витрачених матеріалів тощо), понесені стороною, яка зазнала збитків внаслідок порушення зобов'язання другою стороною;
- неодержаний прибуток (втрачена вигода), на який сторона, яка зазнала збитків, мала право розраховувати у разі належного виконання зобов'язання другою стороною;
- матеріальна компенсація моральної шкоди у випадках, передбачених законом.

Законом щодо окремих видів господарських зобов'язань може бути встановлено обмежену відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язань [1]. При визначенні розміру збитків, якщо інше не передбачено законом або договором, враховуються ціни, що існували за місцем виконання зобов'язання на день задоволення боржником у добровільному порядку вимоги сторони, яка зазнала збитків, а у разі якщо вимогу не задоволено у добровільному порядку, – на день подання до суду відповідного позову про стягнення збитків. Виходячи з конкретних обставин, суд може задовольнити вимогу про відшкодування збитків, беручи до уваги ціни на день винесення рішення суду. Сторони господарського зобов'язання мають право за взаємною згодою заздалегідь визначити погоджений розмір збитків, що підлягають відшкодуванню, у твердій сумі або у вигляді відсоткових ставок залежно від обсягу невиконання зобов'язання чи строків порушення зобов'язання сторонами.

Не допускається погодження між сторонами зобов'язання щодо обмеження їх відповідальності, якщо розмір відповідальності для певного виду зобов'язань визначений законом.

Отже, склад збитків, що підлягають відшкодуванню у внутрішньо – господарських відносинах, визначається відповідними суб'єктами господарювання – господарськими організаціями з урахуванням специфіки їх діяльності в авіаційній сфері. Учасник господарських відносин у разі порушення ним грошового зобов'язання не звільняється від відповідальності через немож-

ливість виконання і зобов'язаний відшкодувати збитки, завдані невиконанням зобов'язання, а також сплатити штрафні санкції відповідно до вимог, якщо інше не встановлено законом.

Література

1. Господарський кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради – 2003. – № 18, № 19-20, №21- 22. – Ст. 144.

2. Повітряний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 4.04.1993 р. // Відомості Верховної Ради. – 1993. – № 25. – Ст. 275.

УДК 347.824 (043.2)

Новицька Т. А.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

ОРГАНІЗАЙНО-ПРАВОВЕ СТАНОВИЩЕ АВІАКОМПАНІЇ WIZZ AIR

За двадцятирічний досвід незалежності України в сфері цивільної авіації, лише відносно нещодавно з'явилась компанія, що позиціонує себе на ринку як "лоу-кост" – Wizz Air Україна (встановлює низьку ціну з метою завоювання значної частки ринку авіаперевезень та прихильності споживачів. Про це свідчить акції, які компанія проводила пів року тому: "переліт за 199 гривень" та ін.)

Проте не зовсім є зрозумілим її правовий статус, та зв'язок з Wizz Air Угорщина, оскільки українська компанія, що здійснює авіаційні перевезення має назву – ТОВ "Авіалінії Візз Ейр Україна". Офіційний сайт компанії зазначає, що вони входять до групи Wizz Air [7]. Але який вони мають взаємозв'язок?

Згідно із ст. 83 Цивільного кодексу України юридичні особи можуть створюватися у формі товариств, установ та в інших формах, встановлених законом [1]. Відповідно до норм ч. 8 ст. 63 Гос-

подарського кодексу України у випадках існування залежності від іншого підприємства, передбачених ст. 126 цього Кодексу, підприємство визнається дочірнім. Зазначена стаття передбачає два види залежності підприємств: проста і вирішальна [2].

Проста залежність між асоційованими підприємствами виникає у разі, якщо одне з них має можливість блокувати прийняття рішень іншим (залежним) підприємством, які повинні прийматися відповідно до закону та/або установчих документів цього підприємства кваліфікованою більшістю голосів.

Вирішальна залежність між асоційованими підприємствами виникає у разі, якщо між підприємствами встановлюються відносини контролю-підпорядкування за рахунок переважної участі контролюючого підприємства в статутному капіталі та/або загальних зборах чи інших органах управління іншого (дочірнього) підприємства, зокрема володіння контрольним пакетом акцій.

Про наявність простої та вирішальної залежності має бути зазначено у відомостях державної реєстрації залежного (дочірнього) підприємства та опубліковано відповідно до закону [6].

Згідно з Класифікацією організаційно-правових форм господарювання, затвердженою наказом Держспоживстандарту від 28.05.2004 р. № 97, дочірнє підприємство – підприємство, єдиним засновником якого є інше підприємство (підприємство, залежне від іншого) [4].

Питання створення, реорганізації та ліквідації, та затвердження статуту дочірнього підприємства належать до компетенції вищих органів юридичної особи, яка є його засновником.

Дочірнє підприємство підлягає державній реєстрації за процедурою, передбаченою ст. 23-27 Закону України "Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців" від 15.05.2003 р. № 755-IV [3].

З юридичної точки зору група не є самостійним суб'єктом права, юридичною особою і не розглядається як суб'єкт оподаткування. Будь-які дії здійснюються через учасників групи, які є юридично самостійними підприємствами.

Учасниками групи є, з одного боку головне підприємство, а з іншого – дочірні і асоційовані підприємства. Головне і дочірні підприємства здійснюють окремий бухгалтерський облік своєї діяльності і складають окремі бухгалтерські звіти. Головне